PROCÉDÉS

DE LA

TROISIÈME ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

DES PROPRIÉTAIRES DU

CHEMIN À RAILS

DU

ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE,

TENUE À MONTRÉAL, LE 19 JANVIER, 1848,

SUIVIS D'UN

RAPPORT DES DIRECTEURS

ET DE

L'INGÉNIEUR PRINCIPAL.

MONTRÉAL:

IMPRIMERIE DU CANADA GAZETTE,

1848.

COMPAGNIE DU CHEMIN A RAILS

DU

ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE.

Procédés de l'assemblée annuelle générale des propriétaires dans le fonds capital de la compagnie du chemin à rails du St. Laurent et de l'Atlantique, qui ont eu lieu en cette cité, suivant avis, mercredi, le 19 janvier, 1848, au bureau de la compagnie, No. 18, petite rue St. Jacques.

L'Honorable A. N. MORIN, président de la compagnie, appela l'assemblée à l'ordre.

JOHN TORRANCE, écuyer, secondé par JOHN BOSTON, écuyer, fait motion :

Résolu 1—Que l'Honorable M. Morin prenne le fauteuil, et que Thomas Steers, écuyer, agisse comme secrétaire.

Le secrétaire lut l'avertissement convoquant l'assemblée.

JOHN BOSTON, écuyer, secondé par JOHN FROTHINGHAM, écuyer, propose :

Résolu 2—Que William Molson et Charles Phillips, écuyers, soient, comme ils le sont par la présente, élus examinateurs par cette assemblée.

Alors le secrétaire fit la lecture du rapport annuel, comme suit, lequel fut ensuite lu en français par le président :

RAPPORT ANNUEL DES DIRECTEURS

DE LA

Compagnie du Chemin a Rails du St. Laurent et de l'Atlantique.

Le rapport soumis aux actionnaires, à leur dernière assemblée générale annuelle, détaillait les mesures adoptées par les directeurs, préliminairement à la construction du chemin à faire depuis le St. Laurent près du village de Longueuil, passant par St. Hyacinthe, jusqu'à Acton, distance d'environ 45 milles

de cette ville, et qui devait être complété dans l'année 1848, suivant les résolutions des propriétaires, passées dans l'automne de l'année alors écoulée.

A l'époque de cette assemblée il y eut des engagemens de faits pour le nivellement du chemin jusqu'à St. Hyacinthe, plus tard jusqu'à Acton, et ensuite jusqu'à Sherbrooke, au gré de la compagnie, quand ses moyens lui permettront de faire avancer l'ouvrage: on passa aussi des engagemens pour la partie la plus importante du chemin, le pont sur la rivière Richelieu, aux rapides de Belœil.

Avant de prendre possession, il était nécessaire d'acheter le droit de chemin des divers propriétaires de la ligne, pour laquelle, dans ses premiers 30 milles, il a fallu faire des arrangemens avec pas moins de 304 individus, à cause de la division du terrain en de longues fermes étroites que la ligne du chemin traverse obliquement presqu'invariablement.

Les directeurs ont cependant le plaisir d'informer la compagnie que sur les 304 cas, 279 ont été réglés, et que les contrats de transport du droit de chemin, pour cette étendue, sont maintenant dans la possession de la compagnie; y compris les termini sur le St. Laurent et à St. Hyacinthe, on est convenu sur les conditions dans les cas qui ne sont pas encore réglés, et il ne reste plus qu'à faire les paiemens et à exécuter les actes dans 25, pour que la compagnie ait légalement une pleine possession du chemin depuis le St. Laurent jusqu'à St. Hyacinthe, avec les endroits nécessaires pour les stations le long de la route. Le

bureau a ajouté cette tâche difficile aux services ordinaires de l'ingénieur résident, R. T. Bailey, écr., et il a tout lieu d'être satisfait de l'habileté et du zèle que ce monsieur a déployés dans son emploi.

Les directeurs réfèrent au rapport du commissaire des terres déposé sur la table, pour le détail de la dépense et de l'achat des terrains et des stations.

Relativement au droit de chemin, le bureau doit aussi faire connaître que la compagnie des terres de l'Amérique Britannique, par l'entremise de son commissaire, A. T. Galt, écr., s'est engagé à céder à cette corporation, gratuitement, tel terrain de son territoire qui sera trouvé nécessaire au droit de chemin, de dépots, de stations, etc., à l'exception de la ville de Sherbrooke, et les directeurs saisissent cette occasion d'exprimer leur sentiment de reconnaissance pour ce don généreux et non-sollicité.

Plusieurs circonstances se sont réunies pour arrêter l'exécution vigoureuse de l'ouvrage durant la saison passée, ouvrage pour lequel le bureau avait fait tous les préparatifs nécessaires.

Il ne put réussir à négocier un emprunt en Angleterre ; il a éprouvé beaucoup de difficulté pour ses collections dans cette province, et la position hostile prise par les actionnaires d'Angleterre fit perdre au bureau l'espoir d'obtenir une assistance financière provenant de nouveaux versemens dans cette contrée pour des fins immédiates, et il ne put non-plus, se procurer la balance restée entre les mains du comité de Londres ; lequel refusa de placer le montant à la

disposition de cette corporation jusqu'à ce qu'il soit relevé de sa responsabilité personnelle par une décision légale sur les causes pendantes.

On s'attend que cette décision sera reçue durant le présent mois.

Le bureau, à cause de ces nombreuses difficultés, a jugé prudent de diminuer les dépenses déterminées d'avance, et en conséquence il fit des arrangemens avec les entrepreneurs pour limiter leurs travaux à raison des finances de la compagnie, et les directeurs ont la satisfaction de pouvoir dire que leurs vœux ont été promptement acceptés par les entrepreneurs, et sans faire tort à la corporation.

Agissant d'après ces principes, les directeurs ont hâté vigoureusement les travaux dans la première division entre le St. Laurent et le Richelieu, distance de 16 milles. Les lisses pour cette distance sont dans les magasins de la compagnie, au terminus sur le St. Laurent, et le bois de charpente nécessaire pour cette partie doit être livré de bonne heure ce printemps; le nivellement est beaucoup avancé, et les directeurs ont tout lieu de croire qu'il sera en pleine opération dans le mois d'août prochain. On espère que l'ouverture de cette partie facilitera grandement l'exécution des travaux des autres sections.

Tout en faisant des efforts pour compléter la première section, le bureau n'a pas borné les opérations des entrepreneurs exclusivement là, mais il a continué en même tems de faire avancer l'ouvrage depuis le Richelieu jusqu'à St. Hyacinthe, et le nivellement

de cette division est dans un état très-avancé ; les lourds (embankments) sur le côté est de la rivière Richelieu pour recevoir le pont étant finis, et la principale maçonnerie étant aussi terminée, y compris les élévations de pierre, très-importantes et très-dispendieuses pour faire le passage sur les différentes ravines qui se trouvent aux pieds de la Montagne de Rouville.

La levée de terre à travers la vallée de la rivière Huron est en voie de construction, et sera terminée, ou presque terminée, durant l'hiver ; la partie la plus importante et la plus dispendieuse de l'ouvrage de la seconde division est finie. Il y a cinq milles du côté est du Richelieu de nivelés sur les quatorze qui forment la longueur de la seconde section.

Le bois pour la construction de cette division a été entrepris par des personnes sûres, et pourra être livré dans août prochain, la clôture du chemin, y compris les barrières depuis le St. Laurent jusqu'à St. Hyacinthe est aussi entreprise pour être terminée à la même époque, sous des termes très-avantageux pour la compagnie.

Les directeurs ont fait ces arrangemens dans le dessein de mettre cette section en opération dans décembre prochain, ou dans janvier, 1849, si les finances de la compagnie le permettent, et si on trouve à propos de faire venir tout le fer nécessaire (1600 tonneaux) durant l'été prochain.

On s'attendait que le pont sur la rivière Richelieu serait achevé durant la saison passée, mais la hauteur

des eaux le printemps dernier empêcha de commencer l'ouvrage de bonne heure, et la difficulté de trouver des travailleurs durant l'été retarda encore les opérations de l'entrepreneur.

La base des extrémités du pont et de toutes les jetées, à l'exception de deux, est posée, et la maçonnerie est élevée à dix pieds au-dessus de l'eau ; presque toute la pierre nécessaire pour achever cette maçonnerie est là, toute préparée sur le lieu, ainsi qu'une grande quantité de bois et de fer pour la construction ; et il n'y a aucun doute que cet ouvrage important ne soit fini au moment de l'ouverture du chemin, dans le mois d'août prochain.

Des explorateurs sous la conduite de W. H. Vining, écuyer, homme de beaucoup d'expérience, ont commencé à faire l'inspection pour la continuation du chemin, dans le mois de mai dernier, à St. Hyacinthe, et ont continué durant la saison jusqu'au 1er décembre dernier. Les résultats de l'exploration ont été très-satisfaisants, démontrant clairement qu'il n'y a aucun obstacle insurmontable pour la jonction du chemin à rails du St. Laurent et de l'Atlantique aux frontières, mais qu'au contraire tout en est facile. L'opinion des ingénieurs est que d'autres explorations auront encore des résultats plus favorables. On a fait l'inspection de deux routes, et il en reste une troisième à visiter avant la détermination finale.

La longueur de la ligne explorée durant la saison, a été d'environ 150 milles, dont les conditions sont presque réglées pour 70 milles, elles le sont défini-

tivement, pour 34, et le reste est composé de lignes expérimentales.

L'importance de la branche de chemin depuis Sherbrooke jusqu'à Stanstead, pour joindre la compagnie du chemin à rails des rivières Connecticut et Passumpsic, étant pleinement reconnue, il y eut une inspection de faite durant la saison par ordre des directeurs, et le rapport a été très-favorable pour la praticabilité de sa construction, quand la compagnie aura les moyens d'en commencer les travaux.

Ces mesures et ces enquêtes préliminaires ont occasionné beaucoup de dépenses. Les directeurs considèrent cependant que c'est une dépense qui rapporte maintenant et qui rapportera dans la suite de grands avantages à la corporation, par rapport à la nature et à la qualité du chemin quand il sera complété, et par l'assurance où elle sera que rien n'a été négligé pour tirer le plus grand profit possible du terrain par où il passe.

Les directeurs prennent la liberté de référer au rapport des ingénieurs déposé sur la table, pour des détails plus étendus sur les travaux, aussi bien que sur les opérations de l'inspection des différens lieux.

Tableau des Déboursés faits par la Compagnie du Chemin a Rails du St. Laurent et de L'Atlantique, jusqu'au 30 Novembre, 1847.

Déboursés permanens pour Constructions.

Dépenses du département des ingénieurs y compris les instrumens	£6386	12	6
Pour les terrains et les lieux de stations, y compris les frais d'agence, notaires, pour les contrats, frais de voyages, etc....	5501	15	1
Payé pour le fer y compris le fret, l'assurance, l'agence, douane, emmagasinage, etc..................................	22825	2	0

	£	s	d	£	s	d
Pour travaux, nivellement, etc. y compris le pont sur le Richelieu............	26132	12	10			
Pour les chars de plate-formes et le fret..	33	12	0	£60879	14	5
Pour dépenses de bureau, y compris les fournitures, papeteries, poste, bois et salaires..............................				1439	0	9
Pour impressions et annonces...........				350	1	4
Pour dépenses du voyage de M. Galt en Angleterre, du 14 Juin au 31 Décembre,	303	3	5			
Pour gravures, impressions et annonces..	474	2	9			
	£ 777	6	2			
Sterling au taux courant d'échange .				963	14	5
Pour contingens, frais professionnels et accidentels				319	6	0
Balance au profit et perte..........				18	6	7

Dépenses du Comité de Londres.

Montant payé pour comptes rendus le 31 Déc., 1845 et le 3 Fév., 1847.

	£	s	d	£	s	d
Pour annonces, impressions, agence, frais judiciaires, etc. sterling............	1216	9	3			
Pour primes payées sur l'achat de £10,000 billets de l'Echiquier................	318	15	0			
Pour montant remboursé à des actionnaires (en Déc., 1846) qui n'avaient pas signé le livre de souscription, étant le remboursement du dépôt de £4 sterling sur 1605 parts, moins 7s 6d par part à déduire pour frais, suivant une résolution des actionnaires du Canada, de.......	5818	2	6			
Pour intérêt payé aux courtiers sur un prêt de £1000 sterling, la compagnie recevant l'intérêt sur les billets de l'Echiquier achetés au-delà de ce montant par le comité de Londres........	24	18	8			
Sterling.........	7378	5	5			
A 8 pour cent d'échange, égal en argent courant, à..........................				8853	18	6
Par achat par le comité de Londres de £10,000 en billets de l'Echiquier, dont £6,000 furent ensuite vendus, laissant une balance de billets de l'Echiquier entre les mains du comité de Londres de £4,000 stg. à 8 par cent d'échange.				4800	0	0
Pour argent entre les mains du comité de Londres, £615 15s. stg., à 8 par cent do,				738	18	0
Par billets payables à la Banque de l'Amérique Britannique du Nord.........				4148	13	9
				£82,511	13	9

RECETTE.

	£	s.	d.	£	s.	d.
Par argent et billets reçus en à-compte du 1er versement	£15483	4	0			
Par do do do 2d do	12748	16	0			
Par do do do 3e do	11544	0	0			
Par do do do 4e do	9119	2	0			
				£48895	2	0
Par do payé en avance des demandes,				3964	12	0
Par do pour intérêt				272	19	11
Par do reçu du comité de Londres, en à-compte du 1er versement de £4 stg., 2633 parts, £10,532 sterling, à 8 pour cent d'échange				12638	8	0
Par do reçu par le comité de Londres pour prime sur la vente de 6,000 billets d'échange, sterling,	£ 81	15	0			
Par do reçu par le comité de Londres, intérêt sur le placement de £8,204, à 3 par cent	159	8	2			
Par do reçu du comité de Londres, intérêt sur £10,000 de billets de l'Echiquier,	220	17	3			
Sterling	462	0	5			
Echange à 8 par cent				554	8	6
Par stock, le capital de la compagnie, payable à Blackwood & Cie., étant 25 pour cent de leur estimé pour nivellement, tenu comme sureté de l'accomplissement de leur contrat				4000	0	0
Par stock, le capital de la compagnie, payable à Boody, Stones et Cie. sur le même principe				2375	0	0
Par montant dû à Blackwood et Cie., balance de l'estimé du 30 Novembre, 1847				1859	0	0
Par do dû à Boody, Stone et Cie, do do do				1039	0	0
Par montant dû à A. C. Morton, Ecuyer, Ingénieur en Chef, étant la balance de compte courant du département des Ingénieurs pour Novembre				289	11	10
Par argent avancé par la Banque de l'Amérique Britannique du Nord, sur des billets déposés dans cette institution				3247	12	8
Par argent dû à la Banque de la Cité de Sherbrooke				61	4	0
Par argent dû à des Banques de Londres, avancé au comité de Londres pour achat de billets de l'Echiquier, pour £10,000, à 8 par cent d'échange				1200	0	0
Par montant dû sur terrains et stations, payable (avec intérêt annuel) en 1852, assuré par contrat aux propriétaires des terrains				1321	1	8
Par montant dû à la Douane pour bonds sur le fer				793	13	2
				£82511	13	9

THOMAS STEERS,
Trésorier.

L'application à la législature pour un amendement de l'acte d'incorporation auquel il a été fait allusion dans le dernier rapport annuel, a été faite et a reçu la sanction royale. Parmi ses plus importantes dispositions se trouve le droit d'emprunter de l'argent, de faire retomber les intérêts sur les versemens en défaut, et de payer les intérêts sur les sommes rentrées au capital, les droits de passage de et pour Longueuil, de et pour la cité de Montréal, et le privilége de faire usage du pont projeté sur le St. Laurent, et dont une extrémité serait en cette ville, si ce pont vient à être complété.

Cet acte allait passer devant la législature avec une clause restrictive, relative à la largeur qui a créé beaucoup de difficulté pendant un tems, mais cette question a été heureusement décidée par Son Excellence le Gouverneur en Conseil, et la largeur est par leprésent finalement déterminée, à 5 pieds 6 pouces, conformément à la convention primitive passée entre cette compagnie et celle du chemin à rails de l'Atlantique et du St. Laurent.

Comme ayant rapport à cet acte, il ne serait peut-être pas inutile d'attirer l'attention sur les procédés de l'assemblée générale spéciale des actionnaires, convoquée le vingt septembre dernier, suivant ses dispositions relatives au paiement des intérêts, et pour statuer que le trésorier est prêt à payer à ce bureau, l'intérêt au taux de 6 par cent par an sur les fonds reçus d'avance, à ceux des actionnaires qui ont des titres, et tel que pourvu par les résolutions de cette assemblée.

Les directeurs n'ont eu à ajouter à leurs listes de souscription aucun actionnaire nouveau, ces listes se trouvent absolument dans la même position qu'à la dernière assemblée générale annuelle, pendant qu'ils ont à regretter que la détresse commerciale la plus inattendue a rendu impérieux pour le présent de demander de nouveaux versemens aux actionnaires avant le printems.

Le bureau tâchera de se conformer à cette détermination, et malgré beaucoup de difficulté, il collecte maintenant la balance restante des quatre versemens dus, pour faire face à la dépense courante.

Dans la vue de donner aux habitans des townships de l'est le moyen de jouir des avantages que le chemin à rails leur fournira sur les routes ordinaires pour Montréal, quand il sera terminé jusqu'à Acton, les directeurs donnent avis qu'il a été fait application au gouvernement pour visiter certaines routes propres à faire des communications très-avantageuses avec les parties les plus populeuses des townships de l'est, ayant une jonction commune à Acton, et qu'ils ont reçu l'assurance que cette investigation aura lieu et que les dépenses seront remboursées.

Ces communications, une fois complétées, auront l'effet de diminuer les frais de transport de cette section de la province d'au moins la moitié, sans compter l'épargne de tems, qui est à présent un grave impôt sur le commerce des townships avec cette cité.

En considération des affaires que recevra le chemin à rails, les directeurs ont le plaisir d'apprendre que la

compagnie du chemin à rails des Rivières Connecticut et Passumpic, s'approche rapidement de la ligne provinciale, et on espère que le jour n'est pas éloigné où ce chemin à rails sera joint à notre ligne à Stanstead.

Quant au principal terminus du chemin à rails, à Portland, les directeurs sont heureux de savoir qu'on trouvera au terminus de l'Atlantique des logemens très-amples à des conditions libérales, et le fret peut être transporté des chars dans les vaisseaux et des vaisseaux dans les chars, sans autres changemens ni transport.

Il a été fait allusion, dans le dernier rapport annuel, au mouvement qui s'est fait dans le Maine pour étendre le chemin à rails dans la direction des provinces d'en bas, les amis de l'entreprise apprendront avec plaisir que ce projet a été mis à exécution dans le Maine avec un très-grand succès.

C'est à 27 milles de ce côté de Portland que commence l'embranchement de cette grande artère et la ligne Est est sous contrat jusqu'à Waterville, 55 milles de ce point ; une partie de cette ligne sera mise en opération durant la saison prochaine, et sera complétée jusqu'à Waterville en 1849.

Son extension jusqu'à Bangor peut être regardée comme certaine, et les directeurs ont reçu information qu'une application a déjà été faite pour obtenir le droit de la continuer de Bangor jusqu'aux frontières du Maine, dans la direction de la ville de St. Jean Nouveau-Brunswick.

Depuis le dernier rapport annuel des directeurs, il est survenu des évènemens qui démontrent clairement à tous ceux qui sont familiers avec les affaires du Canada, et spécialement aux habitans de Montréal, la très-grande importance de l'achèvement du chemin à rails de Portland pour cette province.

Il faut une voie de communication avec l'Océan dans toutes les saisons de l'année, une voie capable de lutter avantageusement avec les autres routes, pour préserver la classe mercantile des effets ruineux qui proviennent de l'ogligation d'acheter des marchandises aux prix qu'elles coûtent plusieurs mois avant la vente.

Il est pénible de considérer les pertes que cette classe a souffertes durant l'année qui vient de s'écouler, à cause du manque de cette communication avec l'Océan—pertes au moins équivalentes à la moitié du coût du chemin à rails; et le bureau fait allusion à cela seulement pour démontrer ostensiblement les avantages pratiques du chemin à rails du St. Laurent et de l'Atlantique, une fois terminé.

Il est considéré par avance, comme le premier pas qui doive assurer la construction du chemin à rails de Québec et d'Halifax, dont il formera une partie, pour la distance de 70 milles de Montréal à Melbourne, et il sera le chaînon qui unira le premier chemin à rails au Haut-Canada.

La suspension des lois des céréales en conséquence de la famine dans la Grande-Bretagne et l'Irlande a montré, par la mise en pratique du *free-trade* sur les

grains, que Montréal perdra la principale part du commerce du St. Laurent, tant que ces communications avec la mer ne seront pas perfectionnées. On a amené pendant la saison dernière des produits du lac Erié à Montréal, et fait parvenir à New York par le lac Champlain et le canal du Nord, à des prix au-dessous du coût du transport par le canal Erié, et cela à cause de l'abondance considérable des objets de transport et l'insuffisance du canal Erié pour exécuter des voyages aussi rapidement qu'on le désirerait.

On peut assurer surement qu'il faut des débouchés plus commodes que la canal Erié pour le commerce croissant de l'Ouest ; et qu'on ne peut pas prévoir aujourd'hui jusqu'à quel point cette nécessité s'étendra, car les ressources de cette province sont sans bornes comme sa population peut le devenir ; et il est consolant pour les amis de cette province de concevoir que quelque grand que puisse devenir cet accroissement, le St. Laurent et ses canaux améliorés pourront satisfaire à ses besoins et qu'ils sont le débouché naturel de ces contrées dont les grands lacs sont le bassin.

Avec cette grande voie pour la mer, il faut aussi une autre communication ouverte dans toutes les saisons de l'année qui puisse lutter avantageusement pour le bon marché avec toutes les autres, afin de faire de la cité de Montréal l'entrepôt de commerce pour les eaux intérieures dont le St. Laurent est le débouché.

Le cours du commerce de la présente année à montré que du Détroit à Montréal le prix du trans-

port d'un baril de fleur peut être d'un schelling et six deniers courant, et le prix pour le descendre jusqu'à Portland par le chemin à rails peut ne pas excéder un schelling et six deniers—ce qui forme un total de trois schellings par baril. Ajoutez à cela que par cette route il y a l'avantage de pouvoir transporter les produits de Chicago à l'Océan avec un seul changement de vaisseaux, et cela à Montréal, tandis qu'on ne peut probablement établir aucune autre voie avec moins de trois changemens de vaisseaux, dans le moins.

Ces faits doivent rendre évident à tous ceux qui examinent la question que le chemin à rails maintenant en construction depuis cette ville jusqu'à Portland, est un anneau nécessaire à l'accomplissement de cette communication continue avec la mer, car ses avantages seront du premier ordre, et par sa position géographique il pourra lutter avec succès avec toute autre route qui peut être construite depuis les eaux du St. Laurent jusqu'à l'Océan.

Les directeurs ont l'intention de pétitionner la législature de la province durant la prochaine session pour obtenir une assistance publique pour l'entreprise sur le plan qui semblera convenable à ce corps: comme les directeurs, de concert avec le peuple des colonies de ce continent, reconnaissent que sans chemins à rails les colonies tomberaient dans l'insignifiance, le bureau jette les yeux sur les colonies voisines du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecolle, comme des modèles d'activité dignes d'être imités, aussi bien que sur les colonies des Indes Orientales et Occiden-

tales, où les chemin à rails commencent et où ils sont considérés indispensables dans l'ère de progrès où nous vivons.

Les directeurs expriment de nouveau leur confiance illimitée dans le succès éventuel de l'entreprise et leur assurance que les actionnaires seront amplement rémunérés.

Le tout respectueusement soumis.

A. N. MORIN,
Président.

BUREAU DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN A RAILS DU ST. LAURENT ET DE L'ATLANTIQUE,
Montréal, 19 Janvier, 1848.

JOHN TORRANCE, écuyer, secondé par JOHN BOSTON, écuyer, propose :

Résolu 3—Que le rapport maintenant lu soit approuvé, adopté, et imprimé en telle forme que les directeurs croiront convenable.

JOHN TORRANCE, écuyer, secondé par JOHN BOSTON, écuyer, propose :

Résolu 4—Que John G. McKenzie et Thomas Tait, écuyers, soient, et ils sont par la présente, élus auditeurs des comptes de cette compagnie pour l'année qui commence.

L'honorable A. N. MORIN étant requis de laisser le fauteuil, et JOHN FROTHINGHAM, écuyer, y étant appelé,

L'honorable M. McGILL, secondé par A. T. GALT, écuyer, propose :

Résolu 5—Que les remercîmens des propriétaires soient offerts, comme ils le sont par la présente, à

l'honorable A. N. Morin pour ses puissans et énergiques services comme président de la corporation, et que ce Monsieur soit prié d'accepter la somme de deux cent cinquante louis en reconnaissance du temps et de l'attention qu'il a dévoués à leurs affaires pendant l'année écoulée.

L'honorable Monsieur ayant fait ses remercîmens pour le compliment qu'on veut ainsi lui faire, reprit de nouveau le fauteuil.

Les examinateurs ayant dûment scrutiné le ballottage pour les directeurs, certifièrent que le major T. C. Campbell, Alex. T. Galt, et Samuel Brooks, écuyers, étaient élus, conformément aux statuts et acte d'incorporation, en la place des trois directeurs qui se sont retirés par rotation.

La séance est alors levée.

THOMAS STEERS,
Secrétaire.

Bureau de la Compagnie,
19 janvier, 1848.

DÉPARTEMENT DE L'INGÉNIEUR.
Chemin à rails du St. Laurent et de l'Atlantique,
Montréal, 10 Janvier, 1848.

A L'HONORABLE A. N. MORIN,
Président de la compagnie du chemin à rails du St. Laurent et de l'Atlantique.

Monsieur,

J'ai l'honneur de soumettre mon second rapport annuel des opérations de ce département.

La division de Montréal de votre chemin qui s'étend jusqu'au township d'Acton, une distance de

45 milles, a été donnée par contrat dans l'automne de 1846; mais la saison se trouvait tellement avancée, qu'avant sa fin il ne fut absolument possible que d'en remplir une petite portion.

Au commencement de la dernière saison, il a été pris des mesures actives pour l'avancement des travaux sous la surintendance immédiate de R. T. Bailey, écuyer, ingénieur résident, qui avait fait la location.

Le printemps tardif et peu favorable, la rareté des travailleurs, et les affaires financières de la compagnie durant la dernière saison, n'ont pas permis de procéder aussi vigoureusement aux travaux qu'on l'aurait désiré, malgré cela, on a pu les avancer considérablement.

Sous ces circonstances, il a été jugé expédient de se mettre en œuvre principalement sur les travaux des premiers 16 milles qui s'étendent depuis le fleuve St. Laurent jusqu'à la rivière Richelieu, afin de pouvoir perfectionner les lourds et commencer de bonne heure la saison suivante à travailler au chemin. Ce travail est très avancé, et peut être complété et mis en usage au mois d'août prochain.

On s'efforcera aussi de faire avancer et compléter en même temps le nivellement au côté est de la rivière Richelieu, et l'extension du chemin sur cette partie de la ligne sera de beaucoup facilitée par l'usage du chemin pour le transport des matériaux de construction.

Une portion considérable de ce nivellement et de cette maçonnerie est néanmoins déjà completée, y

compris les travaux des lourds formant l'abord du pont à l'est de la rivière Richelieu, et les pilotis et autres gros travaux nécessaires pour traverser plusieurs grands ravins au pied de la montagne Belœil. Les travaux avancent sur d'autres sections du chemin, et il y a maintenant environ cinq milles du chemin de nivelés au côté est de la rivière Richelieu. On continuera le nivellement pendant l'hiver sur les parties les plus considérables des travaux.

Le pont de la rivière Richelieu est un ouvrage important, et il y a été fait de grands travaux. Ce pont consiste en six arches de 150 pieds chaque, et d'un levi à la grève ouest de 55 pieds d'ouverture. La partie supérieure en sera construite d'après le plan amélioré et patenté de Howe, avec des liens en fer, le pontage d'une forme arrondie, le tracé du chemin en fer se trouvant sur la charpente supérieure. La charpente est faite de manière à ne laisser qu'un passage, les étaies étant placés à 12 pieds les uns des autres dans le dans-œuvre, donnant au haut une largeur d'environ 18 pieds.

La maçonnerie est faite de manière à pouvoir recevoir deux passages, et aussitôt qu'il sera nécessaire d'en ajouter un second, ou pourra le faire en posant un troisième étaie à la charpente supérieure.

Les bases des extrémités du pont et des jetées sont de 45 à 50 pieds au dessous du niveau du chemin, et à l'eau basse à une profondeur variant de 3 à 8 pieds.

Il y a 6 jetées et 2 bases, la maçonnerie pour le levi y comprise ; les fondations des bases, et des jetées, excepté deux, sont faites, ainsi que la maçonnerie jusqu'à une hauteur de dix pieds au dessus des basses eaux. Presque toute la pierre nécessaire pour compléter la maçonnerie est taillée et livrée, et prête à être employée au printemps.

Une grande partie du bois et du fer pour la construction supérieure du pont est livrée, et on a tout lieu de croire que l'ouvrage sera complété vers le mois d'août prochain.

Le local à travers lequel la première division de votre chemin est tracée présente une surface uniforme et exempte d'inégalités, et est en général dans un très bon état de cultivation.

Le lit du chemin est presque tout pratiqué sur des lourds d'une hauteur variant de 3 à 6 pieds, formés de la terre excavée des ruisseaux qu'on a laissés aux côtés.

Cela donnne l'avantage d'entretenir constamment le lit du chemin en bon égout, et facilite le moyen d'en enlever les neiges pendant l'hiver. On n'a nivelé qu'un seul chemin, sur un lit d'une largeur de 22 pieds d'excavation sur 15 pieds de lourds, avec des pentes d'une proportion d'un pied et demi de base sur un pied de haut.

L'alignement de cette division du chemin peut être considérée comme très favorable, près de 95 pour cent sur toute la distance étant en ligne droite.

Ci-suit un aperçu du nivellement :

Niveau				13.20	milles
Do	1 à 10 pieds par mille			12.39	"
Do.	10 à 20 "	"	"	5.79	"
Do.	20 à 30 "	"	"	4.69	"
Do.	30 à 40 "	"	"	3.82	"
Do.	40 à 45 "	"	"	5.11	"
Entière distance				45	"

La ligne de votre chemin consiste en pièces longitudinales équarries de 8 sur 12 pouces, placées sur un lit de gravier ou de pierre cassée. Des traverses d'épinette de 2½ pouces d'épaisseur sur 6 pouces de largeur sont prises à la surface de ces pièces en queue-d'aronde, et y sont saisies par des coins de même bois.

Les traverses ont une épaule de trois quarts de pouce appuyée sur le côté intérieur de chaque pièce, laquelle, par l'action des coins, consolide le tout ensemble en ligne exacte, et empêche le chemin de se déranger.

Lorsqu'il devient nécessaire de renouveler les traverses détériorées, il ne s'agit simplement que d'ôter les coins, et elles peuvent être remplacées sans déranger les ferrures.

La surface des traverses et celle des pièces longitudinales ne se dépassent pas, ce qui donne sur toute l'étendue un appui uni et solide aux rails.

Les rails sont en forme de pont, pesant 63 lbs par verge, et sont placés sur le centre des pièces auxquelles ils sont fixés au moyen de carvelles à chaque distance d'environ 3 pieds. Les joints des rails sont

saisis par des blocs de fonte de 5 pouces de large, 8 pouces de long et trois quarts de pouce d'épaisseur, pesant environ 11 livres chaque.

Ces blocs ont trois projections à leur surface, dont les deux de l'extérieur sont de l'épaisseur de la base des rails, et celle du centre d'un pouce de haut, qui s'ajuste dans le vuide laissé au centre du rail.

Les blocs sont ajustés dans la pièce de manière à se trouver d'égale surface, et y sont pris au moyen de carvelles dont les têtes saisissent la base des rails, ce qui, à l'aide de la projection du bloc, empêche les joints de se déplacer.

Ce moyen de lier le tout fait qu'on peut ôter un rail sans en déranger un autre ou déplacer le bloc. Afin d'empêcher que les barres ne varient dans leur longueur par les changemens de température dont les extrêmes sont si considérables dans ce pays, ainsi que pour prévenir l'incommodité du mouvement longitudinal des lisses qu'on éprouve toujours sur les chemins à rails, on a ajusté une platine centrale d'environ la moitié du poids du bloc des joints. Cette platine a un appui pour le rail semblable à celui du bloc, et a deux projections en dedans qui s'ajustent dans des ouvertures proportionnées faites dans la base des rails.

Les rails, par ce moyen, sont retenus dans leur position longitudinale, en même temps que le mouvement provenant du changement de température ne peut avoir lieu que depuis et vers le centre de chaque rail, ayant pourvu à cette fin en laissant un

espace suffisant entre les bouts, lorsqu'on a mis les ferrures.

Cette sorte de chemin est moins sujette à être dérangée par la gelée, et l'entretien en est moins coûteux que celui d'un chemin sur des pièces transversales. La motion des chars se fait moins sentir et est moins désagréable aux passagers; et il y a moins de danger d'accidens, et lorsqu'il en arrive, ils sont généralement moins désastreux. Le coût de l'entretien de la machine est en même temps de beaucoup diminué en conséquence de la surface unie, uniforme et presque élastique qu'offre cette solidité continue du chemin.

Tout le bois nécessaire à la ligne de 30 milles de chemin a été contracté, et est livrable à différens points de la ligne, et à des temps qui permettront de pouvoir tout l'employer durant la saison prochaine.

Il a été livré 1600 tonneaux de fer, ce qui est suffisant pour 16 milles de chemin, et on peut avoir le reste à mesure que la progression des travaux le requerra.

La charge d'obtenir les titres des terres pour l'usage du chemin et des stations ayant été acquittée par l'ingénieur du département, il est convenable que que je fasse ici allusion à ce sujet.

En décembre, 1846, M. Bailey fut nommé commissaire par le bureau pour agir à la négociation du droit de chemin, et garantir à la compagnie des titres en due forme de tous les biens-fonds nécessaires à l'opération du chemin.

La responsabilité de cette charge a été remplie par M. Bailey en sus de ses devoirs d'ingénieur résident de la première division du chemin.

D'après le rapport de ce Monsieur sur ce sujet, on verra que rarement on a eu à se décharger d'obligations plus ardues et d'une plus grande responsabilité, vu le nombre considérable de propriétaires avec lesquels il a eu à transiger, s'en étant trouvé pas moins de 304 dans une distance de 30 milles. Les terres sont longues et étroites, et le chemin les coupe de la manière la plus désavantageuse.

Sous ces circonstances, il devient nécessaire de construire beaucoup de pontages transversals, de passages, de portes, etc. ce qui a rendu le règlement final de toutes les réclamations non-seulement difficile et embarrassant, mais a beaucoup ajouté aux dépenses de la construction.

J'ai la satisfaction de dire que du nombre des 304 réclamations, 279 ont pu être réglées, et que les transports en ont été faits à la compagnie ; et que dans le reste de presque tous les autres cas, les conditions auxquelles la compagnie doit accepter les terres ont été réglées. Il ne reste conséquemment que peu à faire pour clore toutes les transactions de droits de passage pour 30 milles de chemin, si ce n'est les payemens et l'exécution des contrats qui restent à faire.

De cette distance, $23\frac{7}{10}$ milles ont été réglés par négociations avec les propriétaires, et le reste par arbitres ; le coût moyen de cette distance, les frais

notariaux et autres y compris, a été de £9 par arpent.

Le coût entier de tout le terrain requis pour 30 milles de chemin et les stations, toutes les dépenses comprises, sera de £9215 15s. montant qui s'éloigne peu de l'estimé qu'on en avait d'abord fait.

Il a été acheté beaucoup de terrain pour le terminus du St. Laurent, ce qui facilitera considérablement les affaires les plus étendues.

L'entreprise des clôtures et des barrières nécessaires pour ces 30 milles de chemin a été donnée par contrat à des conditions favorables.

Le montant entier des déboursés fait dans tout ce département, jusqu'à la fin de l'année fiscale, a été de £30,529 2s. 8d.

Les plans, spécifications, etc. sont complétés pour le quai au terminus, pour les bâtisses de dépôt, et pour les différentes descriptions de chars nécessaires pour les affaires du chemin.

Je proposerais que les bâtisses fussent d'un genre à n'entrainer qu'aussi peu de dépenses que possible, et d'une dimension suffisante qui réponde aux affaires anticipées du chemin pendant plusieurs années, conservant les ressources de la compagnie pour le but plus important d'étendre le chemin dans le pays.

A mesure que le chemin s'étendra, et que les affaires s'en augmenteront, ou pourra construire de plus grandes bâtisses et d'un genre plus durable, et propres aux besoins du chemin lorsqu'il sera complété.

Les explorations pour l'extension du chemin ont été commencées en mai dernier, à St. Hyacinthe, sous la surintendance de W. H. Vining, écuyer, un ingénieur de beaucoup d'expérience, et ont été continuées jusqu'au 1er décembre.

On a cru qu'il était plus prudent de n'organiser qu'un parti d'ingénieurs sous la surveillance d'un connaisseur compétent, qui inspecteraient personnellement tout le local à mesure que les explorations s'avanceraient.

Ces explorations couvrent une grande étendue de local, toute la ligne principale du chemin ayant été tirée jusqu'à la borne de Canaan, Vermont, ainsi que la branche de la ligne à Stanstead.

La nature du sol est telle entre les rivières Yamaska et St. François qu'il est nécessaire de pratiquer plusieurs lignes d'essai avant de faire le choix de celle qui sera la plus favorable.

Après qu'on a atteint le sol uni au côté est de la rivière Richelieu, le chemin est droit jusqu'à un point à environ trois milles à l'est de St. Hyacinthe, donnant une ligne tangente, en passant à cette place et traversant la rivière Yamaska, de près de quinze milles de long.

A partir de ce point et de St. Hyacinthe, plusieurs lignes ont été tirées qui prolongent le chemin sur une ligne droite jusqu'à un point dans la vallée de la rivière l'Orignal, distance d'environ 16 milles, traversant le local entre la rivière Yamaska et la

rivière Noire, et cette dernière, trois quarts de mille au-dessus de son détour nord.

Ces lignes traversent la rivière Noire deux fois, et contraignent à tant soit peu détourner le chenal de la rivière l'Orignal à deux points.

Il est désirable de tracer d'autres lignes à travers cette section du local, une desquelles devrait passer au détour de la rivière Noire pour éviter la construction des deux ponts que nécessite la présente ligne. D'autres parties du local entre la rivière l'Orignal et la rivière St. François demandent encore d'autres explorations avant de se déterminer sur le choix du terrain le plus avantageux pour la location finale du chemin. Cela peut cependant, avec les connaissances que nous possédons déjà de la surface du local, être facilement accompli.

Les inspections de cette année font voir d'une manière concluante qu'il peut être fait de nouvelles améliorations sur cette partie de la ligne, lesquelles résulteront dans une réduction matérielle de l'élévation du chemin et du coût des travaux.

Les explorations ont été faites jusqu'au delà de la vallée de St. François, et on a définitivement fait le choix de la location du chemin pour une distance de 22½ milles. Beaucoup de courbures sont nécessaires sur cette partie de la ligne, mais les élévations sont généralement faciles, et les travaux, avec quelques exceptions, n'en seront pas bien considérables.

La ligne part de la vallée de St. François, à Lennoxville; de là, elle laisse les vallées de Massawippa,

Moes, Coatticook et Leach ; les différentes routes explorées suivent le cours des chenaux jusqu'aux lignes des Etats-Unis.

Le point divergent de ces lignes est de $1\frac{1}{2}$ mille environ au sud de Lennoxville. De ce point, jusqu'à la ligne, le local est plus irrégulier, et demande des courbures, des élévations et des travaux plus considérables que sur d'autres portions du chemin. C'est sur cette division qu'est coupée la section la plus élevée du local qui divise les eaux du St. Laurent et celles de Connecticut.

Il y a plusieurs routes par lesquelles on peut arriver à la ligne, deux desquelles ont été visitées, ainsi que le bras de la ligne jusqu'à Stanstead.

Le reste des grandes routes, et plusieurs autres moins considérables qui se joignent à celles déjà explorées, doivent être visitées avant de pouvoir décider sur le choix de la location finale de cette partie de votre chemin.

D'après les indications du local, il a été nécessaire d'explorer plusieurs de ces lignes avec beaucoup d'attention, et ensuite de les comparer ; et en cas de leur adoption finale, elles peuvent être considérées comme leurs locations définitives.

L'espace entier de ligne exploré pendant la dernière saison excède 150 milles, dont 70 milles sont à peu près pris, 34 milles définitivement occupés, et le reste en lignes expérimentales.

Je dois l'accomplissement de l'exploration d'une aussi vaste étendue de pays à l'énergie et à l'habileté

de M. Vining, ainsi qu'aux Messieurs agissant comme ses aîdes.

Les cartes, profiles et estimés sont dans un état de progression, et aussitôt qu'ils seront prêts, je pourrai soumettre pour votre considération les détails et résultats de ces explorations.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant Serviteur,

A. C. MORTON,

Ingénieur Principal.